Primera revista digital de autos históricos argentinos 29 julio 2018

Auto Historia

Chevrolet Pick Up

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 29 // Julio 2018

16 ***Nota de Tapa***
Chevrolet Apache 10

24 ***Auto & Arte***
Chevrolet Apache 10

06 ***Mi Club***
Restauradores
del Renault 4

26 ***Entrevista***
Bernardo Pineda
(parte 2)

10 ***Evento 1***
60 aniversario
de la AAAS

13 ***Buses Argentinos***
Grosspal B-35

30 ***Clásicos de hoy***
Fiat Cronos

36 *Historias de autos*
Fierrero de alma

40 *Camión Argentino*
Mercedes-Benz 1938

44 *Eventos II*
50 aniversario del Citroën Mehari

46 *Eventos III*
7° Salón del Automóvil Clásico

Editorial

En memoria.

Mientras promediaba el trabajo de producción de esta nueva edición de la revista digital Autohistoria nos dejaba prematuramente José Luis Murgo. Un amigo, un apasionado por la historia de los autos argentinos, un desinteresado colaborador de este medio. Un gran tipo.
En las últimas ediciones se había sumado al staff de colaboradores para deleitarnos con parte de su extenso trabajo de investigación sobre prototipos de producción nacional, tarea que lo tenía ocupado desde hacía años y cuyo avanzado estado nos ilusionaba con la idea de verla pronto publicada en un libro que le hiciera honor a esos entusiastas emprendedores.
Gentilmente, y con una gran humildad, José Luis había compartido con un grupo de amigos cercanos el borrador de su trabajo para que le brindáramos nuestras ideas y sugerencias de cómo mejorarlo y completarlo. Ahora, es nuestra responsabilidad publicar su obra.

Queremos dedicar este número de Autohistoria a su memoria.

¡Hasta siempre José Luis!

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Carlos Alfredo Pereyra, Esteban de León, Emiliano Passarelli y Mauricio Uldane.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

El Fiat Cronos superó las 30.000 unidades

A pocos meses de su lanzamiento en los mercados de Argentina y Brasil, ya se produjeron más 30.000 unidades del Fiat Cronos, modelo producido en el establecimiento de FCA en Córdoba y que nació con un nivel de integración de componentes locales superior al 50 por ciento. De las unidades producidas del Fiat Cronos, más de 20.000 unidades se exportaron a Brasil, y otras 1.000 unidades se destinaron a otros mercados de Latinoamérica.

La muy buena aceptación del nuevo modelo de Fiat en los mercados argentino y brasileño, especialmente, ha llevado a la planta de FCA en Córdoba a producir a un ritmo diario en torno de las 320 unidades diarias.

Para la producción del nuevo modelo se invirtieron más de U$D 500 millones, destacándose la inversión focalizada en la adecuación y modernización de las líneas productivas de la planta de FCA en Ferreyra, Córdoba, y el desarrollo de proveedores, quienes, por su parte, invirtieron otros U$D 100 en sus establecimientos.

Nuevo Renault Kangoo

Con el lanzamiento de la versión furgón, Renault presentó la nueva generación de su exitoso Kangoo. El utilitario se ofrece con 3 niveles de equipamiento y dos opciones de motorización: el nuevo motor nafta 1.6 SCe de 114 CV y un nuevo motor diésel 1.5 dCi de 89 CV.

El Nuevo Renault Kangoo dispone de un volumen de carga de 3,3 m3 y una longitud de carga de 1,87 m. Introduce de serie el más completo equipamiento de seguridad. Todas las versiones cuentan con control de estabilidad, control de tracción, asistencia al frenado de urgencia, distribuidor electrónico de fuerza de frenado y cinturones inerciales de tres puntos en todas sus plazas.

El nuevo utilitario cuenta con tecnología

única en el segmento. Se destacan el sistema multimedia Media NAV de 7" y la computadora de abordo, entre otros dispositivos.

A partir de junio, se sumó la versión pasajeros, disponible a en 3 versiones: Life, Zen y Stepway. La motorización de estas versiones es compartida con la de los furgones.

Hasta siempre José Luis

El sábado 9 de junio nos dejó José Luis Murgo, editor de www.cochear-gentino.com.ar, organizador de Expo Auto Argentino y, sobre todas las cosas, un gran amigo. En los últimos tiempos se había convertido en un colaborador muy especial de esta publicación con artículos que formaban parte de su profunda investigación sobre prototipos de producción nacional, tarea que lo tenía muy entusiasmado y en la que había avanzado considerablemente. Su temprana partida deja trunca esta obra, pero es responsabilidad de quienes fuimos sus amigos continuarla y darla a conocer para honrar su memoria.
Con José Luis compartimos infinidad de actividades relacionadas con nuestra pasión común por la historia de los autos argentinos, intercambiamos archivos e información, organizamos exposiciones y conocimos muchos amigos.

Me resisto a decirte adiós.
Solo te digo hasta siempre.
¡Abrazo fierrero!

El millón y medio de General Motors

El Complejo Automotor de General Motors ubicado en la localidad de Alvear, provincia de Santa Fe, fabricó la unidad 1.500.000 desde su inauguración el 11 de diciembre de 1997. En esta cifra se incluye la fabricación de los siguientes vehículos: Classic, Corsa II, Grand Vitara, Agile y Cruze, este último modelo en sus 2 versiones, 4 y 5 puertas.
"Estamos muy orgullosos y felices de haber llegado a esta meta que refleja el compromiso de General Motors con la generación de empleo y el desarrollo del país. Apostamos a seguir creciendo y por eso seguimos invirtiendo para fabricar un nuevo modelo en este Complejo Automotor a finales del próximo año", afirmó Carlos Zarlenga, presidente de General Motors Mercosur.

La compañía anunció el año pasado una inversión de US$500 millones (300 millones directos de GM y 200 millones a través de sus proveedores) en sus instalaciones de Alvear, como parte de un ambicioso plan de inversiones en la región de Sudamérica.
La unidad 1.500.000 fue un Chevrolet Cruze Sedán LTZ automático de color rojo para el mercado de exportación.

Un club internaciona

Formado hace apenas 4 años, *el Club Internacional Restauradores del Renault 4 integra una red global de admiradores del popular producto del rombo.*

El Club Internacional Restauradores del Renault 4 fue creado el 26 de enero de 2014 por iniciativa del Renault 4L Club de Argentina. Su presencia y actividades en las redes sociales, principalmente en Facebook, hizo que en la actualidad este sea el de mayor cantidad de miembros como grupo internacional en dicha red social, en la temática de los Renault 4.

La primera reunión oficial, se llevó a cabo en abril de 2017, en el puerto de Olivos, Provincia de Buenos Aires, donde concurrieron en esa oportunidad alrededor de 30 unidades.

Los principales objetivos del club son:

Fomentar la conservación de los Renault 4, su reparación o restauración, en lo posible, conservando su originalidad. Crear un ámbito propicio para la formación, asistencia, asesoramiento y cooperación entre sus miembros en pro de la preservación de estos vehículos. Estar presente en las principales exposiciones y en eventos automovilísticos mediante la exhibición de las unidades.

Realizar encuentros con fines recreativos y solidarios. Ser un canal de comunicación, nacional e internacional, entre sus miembros, de las actividades realizadas por el club y de otros eventos de interés.

Propiciar la incorporación de otros clubes del Renault 4, tanto locales como provin-

Nota: Gustavo Feder / Fuente: Fernando Amicone / Fotos: archivo del club

DNI

Nombre:
Restauradores del Renault 4
Fecha de fundación:
26/01/14
Lugar de reunión:
A determinar
Fecha de reunión:
Abril y noviembre
Facebook:
/Restauradores del Renault 4

ciales o de otros países, con fines similares, para su divulgación y fomento de sus actividades.

La asociación se hace presente en las principales exposiciones y eventos de autos clásicos y se realizan dos reuniones solidarias anuales con exposición y caravana de los Renault 4.

Las dos reuniones anuales se realizan en los meses de abril y noviembre y el lugar se determina previo acuerdo con sus miembros administradores. Se han realizado encuentros en Vicente López, Olivos, Laguna Vitel – Chascomus y Costanera Sur - Puerto Madero.

La administración del club es colegiada y es ejercida por los administradores. No posee personería jurídica.

Los miembros fundadores han incorporado administradores. En la actualidad, estos son alrededor de diez, y se consensuan las decisiones entre los mismos, tanto para la incorporación de los nuevos, como para definir las demás actividades del club.

Como club internacional, Restauradores del Renault 4 posee alrededor de 14.800 miembros en todo el mundo, cuyo ingreso se realiza mediante la solicitud de adhesión en Facebook, siendo aproximadamente 11.000 miembros en todo el país. Los miembros del exterior son alrededor

de 3.800, principalmente de Colombia, México, España, Chile, Uruguay, Portugal, Italia y Francia, entre otros países.
Los socios de la entidad cuentan con el asesoramiento desinteresado de otros miembros, algunos poseen talleres y brindan sus servicios en forma diferencial a los otros socios del club. Para los usuarios de Facebook, el club posee un grupo anexo denominado "Mercado del Renault 4", donde se ofrecen a la venta o intercambio repuestos, accesorios, vehículos y servicios.
Por el momento, la asociación no apadrina a ninguna institución específica, pero sí se han efectuado colaboraciones como las donaciones a damnificados por la catástrofe climática de Comodoro Rivadavia.
Puede ingresar al club toda persona interesada en cuestiones del Renault 4, tenga o no su auto, solo que debe respetar las reglas como la dirigirse con respeto y no efectuar comentarios de tono agresivo o con contenido obsceno. ⌘

Las reuniones de los Restauradores del Renault 4 concentran una importante convocatoria. La asociación participa en diversas muestras, como Expo Auto Argentino.

FABRICAMOS FUNDAS A MEDIDA
Covermatic
MOTOS
AUTOS
DESCUENTO ESPECIAL A CLUBES DE AUTOS
TU AUTO A LA SOMBRA TODOS LOS DIAS Y EN CUALQUIER LUGAR
Telas para cada tipo de necesidad
Tel.:3530-2546
info@covermatic.com.ar
www.covermatic.com.ar

AG
RESTAURACIONES COMPETICIÓN
ESPECIALIDAD PEUGEOT
403 / 404 / 504
Preparación y restauración de vehículos históricos
Gran stock de repuestos y accesorios nuevos
Preparación y armado de TMH - DTNH - STD Histórico y GPA
Tanques auxiliares - Jaulas antivuelco - Frenos a disco
Bulnes 1456 CABA - 4865-6461 / 4862-5613
agrestauraciones@hotmail.com

Glasurit festeja su aniversario

130 AÑOS DE ÉXITO.

1888-2018

A brand of

BASF

We create chemistry

La AAAS, a puro fe

Aún no había amanecido el sábado 19 de mayo cuando se abrieron las puertas del Autódromo Oscar y Juan Gálvez. Lentamente, y con las luces encendidas, ingresaban los autos que participarían de la jornada especial organizada por la Asociación Argentina de Automóviles Sport (AAAS) para celebrar sus primeros 60 años.

La actividad comenzó muy temprano con la prueba de la categoría Clásica – Grand Prix, a la que siguieron Lotus & Sports y, más tarde, Le Mans – SuperSport. En tanto, en un sector reservado del autódromo, se disputaron las pruebas de Habilidad Conductiva.

La AAAS había planificado un evento diferente. A sus tradicionales competencias sumó una muy atractiva muestra estática de

Nota y fotos: Gustavo Feder

stejo

La Asociación Argentina de Automóviles Sport (AAAS) *celebró su aniversario número 60 con un evento especial en el autódromo porteño.*

automóviles, equilibradamente integrada por modelos nacionales e internacionales tanto históricos como contemporáneos. Para evaluar la muy buena calidad del parque exhibido, jueces de la Federación Argentina de Clubes de Automotores Históricos (FACAH) organizaron un Concurso de Estado.

La evaluación quedó restringida a las categorías F y G. En la primera, resultó ganador el Rambler Ambassador Cross Country de 1967, mientras que un Ford Edsel Pacer de 1958 quedó en segundo lugar. En la segunda, el primer premio quedó en manos de un Citroën XM de 1987, mientras que un Peugeot 204 de 1976 resultó segundo.

La jornada terminó a pura adrenalina con las pruebas de velocidad de las categorías DTNH – GT y TMH F-LIGHT-128-TEH. ⌘

Los ganadores

Endurance Clásica
Boutet, Leonardo / Ruffet, Natalia.
Peugeot 205 1994
Endurance Grand Prix
Berisso, Guillermo. Renault Fuego 1988
Endurance Le Mans AAAS
Zabalo, Luis Cavallo, Federico.
Ford Escort XR3 1992
Endurance Lotus y Sport
Maggi, Roberto – Maggi, Juan Manuel.
Lotus Seven
Endurance Renault Clásica
Berisso, Guillermo. Renault Clio Williams 1994
Endurance SuperSport
Mallo, Eduardo – Detry, Juan. BMW 325 I 1988
DTNH Y GT
Aspromonte Adrián
TMH F-LIGHT-128-TEH
Gómez Marcelo

Ambassador Cross Country 1967 y Ford Edsel Pacer 1958, 1º y 2º en Concurso de Estado Clase F

Pruebas de habilidad conductiva.

Un tramo de la Endurance Lotus y Sport

Impactante presencia. Ford Thunderbird 1962

Ferrazzi
IGNICION PROFESIONAL
CABLES PARA BUJÍAS

El mini cordobés

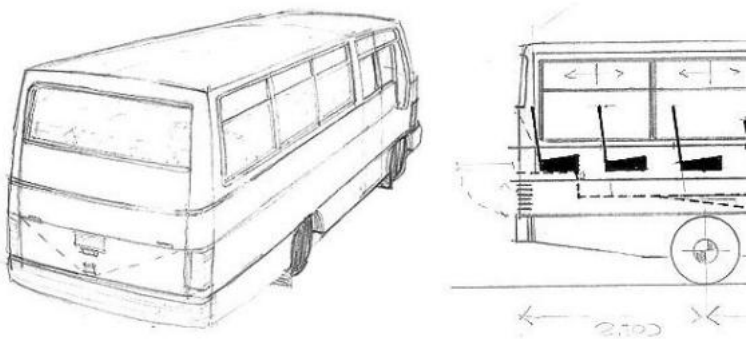
A mediados de los 80, *la empresa Grosspal desarrolló un minibus sobre la base de sus camiones livianos.*

En 1986 Grosspal se embarcaba en la aventura de construir un minibús, un segmento que en la época no era demasiado explotado. Todavía estaban en producción el Mercedes-Benz LO 608D y el interminable LO 1114. Por entonces, nadie pensaba en reemplazarlos y pocos se animaban a participar en un mercado tan cerrado, con tantos avatares y fluctuaciones, donde la estrella de las tres puntas mandaba en solitario y desde hacía muchos años. Ni siquiera alguna tímida versión de pasajeros sobre algún Ford F-350 podía hacerles algo de sombra.

Ansiosos, en el este cordobés, más precisamente en la planta de Las Varillas, emprendieron a toda marcha la creación de un nuevo minibus, denominado B-35. Para el proyecto tomaron como base los chasis de sus camiones, aptos para este tipo de adaptaciones. En cuanto al desarrollo de la carrocería, si bien estaba disponible el chasis para carrozar, se hicieron ensayos de fábrica de una unidad integrada.

Un usuario de la marca, identificado como Oncekat y asiduo participante de un foro de camiones, fue el encargado de diseñar una carrocería que montó la unidad que podemos ver en las fotos (se trata del mismo vehículo cuando era 0km y en 2011) y los bosquejos que ilustran esta nota.

En cuanto a su motor, se confiaba a un Deutz F4L 913 diesel de 4 tiempos con árbol de levas lateral y válvulas a la cabeza. Concretamente, se trataba de un 4 cilindros en línea verticales, de 4086 cc de cilindrada (diámetro x carrera, 102 x 125 mm). En cuanto a potencia, erogaba 87 cv a 2800 rpm con un par motor de 26 kgm a 1650 rpm y una relación de compresión de 17 a 1. Para la alimentación del gasoil recurría a una inyección directa lineal con bomba inyectora Bosch con orden de inyección de 1-3-4-2. El consumo específico de combustible era de 165G/CVh.



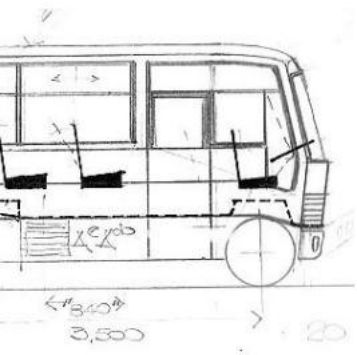
Dibujos originales del diseñador del B-35

Como todo Deutz, su lubricación era mediante circulación forzada, radiador de aceite incorporado, filtro de aire de tipo seco, cartucho cambiable y pre separador centrífugo. La refrigeración por aire se efectuaba mediante turboventilador axial accionado por dos correas en V y filtro de gasoil doble; primario, elemento filtrante de fieltro tubular y, secundario, tipo estrella de papel celulosa.

El otro impulsor disponible era un Perkins 6 PF 305 de ciclo diesel 4 tiempos, de 6 cilindros en línea y 4999 cc de cilindrada (diámetro x carrera, 91,4 x 127 mm). Con respecto a la potencia, alcanzaba 86 cv a

2600 rpm con una relación de compresión de 17,4, en tanto su par motor era de 29,8 kgm a 1500 rpm. La alimentación directa del gasoil era por bomba inyectora rotativa C.A.V., distribuidor y regulador mecánico de velocidad, con una orden de inyección de 1-3-4-2. Mientras que el filtrado de gasoil se producía mediante trampa de agua, 2 filtros primaros y 1 secundario.

La lubricación era forzada con bomba de engranajes, filtrado de flujo total y válvula de derivación. En tanto que el filtro de aire era de tipo seco, con elemento primario de celulosa e interno secundario de seguridad con válvula de descarga de polvo e indicador de restricción ubicado en el panel de instrumentos. Por último, la refrigeración líquida por agua se realizaba a través de 2 circuitos con bomba, doble termostato, ventilador y depósito adicional.



Con respecto a la transmisión de la potencia, se concretaba a través de un embrague monodisco en seco de 11" (opcional 13") de accionamiento mecánico. La caja de cambios era una FAE 475 de 5 velocidades sincronizadas de 2° a 5° + M.A. Para detener al vehículo, se recurría al grupo frenante integrado por los delanteros a disco con doble mordaza y los traseros a tambor con accionamiento hidráulico servoasistido. El freno de estacionamiento mecánico se accionaba sobre las ruedas traseras.

Para concluir la descripción de órganos mecánicos, la dirección era Saginaw de bolillas recirculantes, asistida hidráulicamente; las llantas a disco de 8 agujeros 6Jx16" y los neumáticos 7,50x16". Por su parte, el sistema eléctrico era de 12v con alternador.

Cabe destacar que los abastecimientos constaban de tanque de combustible de 130 litros.

Estas eran sus dimensiones (en mm):

Largo total: 6060; distancia entre ejes: 3500; ancho total: 2100; altura: 2800; trocha delantera: 1885; trocha trasera: 1685; despeje al suelo del diferencial: 220; voladizo delantero: 850; voladizo trasero: 1710; radio de giro: 6300.

En total, apenas se fabricaron tres unidades, de las cuales se tiene pocas certezas sobre su paradero. Se cree que una de ellas todavía sigue prestando servicios de escolar en la ciudad de Mar del Plata y que fue empadronada en 1989, tres años después haber sido producido. ⌘

La primera "Chiva"

General Motors Argentina inició su actividad productiva en el país con la pick up Chevrolet.
Por el diseño de su chasis y carrocería, en su momento resultó el utilitario más moderno y confortable del mercado local.

Cuando en marzo de 1959 el gobierno de Arturo Frondizi impulsó la radicación de las fábricas automotrices, las compañías de origen norteamericano priorizaron la puesta en producción de vehículos utilitarios, tanto pick ups como camiones y chasis de colectivos. Esta estrategia se basaba en algunas ventajas que ofrecía el marco legal vigente para este tipo de productos; por un lado una menor exigencia de componentes nacionales (40%) y por otro, aranceles inferiores para la importación de autopartes.
En este contexto, el 16 de julio de 1959 General Motors Argentina presentó al Gobierno

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

” argentina

Nacional un plan de inversiones de 20 millones de dólares para fabricar automotores y aumentar su capacidad de producción en el país. El proyecto fue aprobado por el Poder Ejecutivo a través del Decreto 11.625/59 del 18 de septiembre del mismo año. De acuerdo a la propuesta presentada, GM fabricaría en el país los camiones Bedford Serie J-6 y Serie J-1 y la pick up Chevrolet Serie 3000. En este último caso, la compañía proyectaba una producción de 7.500 unidades para el primer año y 8.000 para el segundo. El 9 de diciembre de 1959, en una reunión realizada en el Alvear Palace Hotel, fue pre-

sentada al periodismo local, la primera camioneta Chevrolet modelo 1960 armada en el país. Cuatro meses después de aprobados los planes de fabricación, el 25 de enero de 1960 salió de la línea de montaje de la Planta Barracas, la primera pick up Chevrolet argentina.

El modelo que GM fabricaba en el país correspondía a la nueva generación introducida en Estados Unidos durante 1959. La línea remplazaba a la exitosa serie *Task Force* y llevaba la denominación C para los vehículos con tracción simple y K para los de tracción integral. Al mismo tiempo fueron remplazadas las designaciones 3100, 3200 y 3600 que identificaban a los utilitarios de ½ t caja corta, ½ t caja larga y ¾ t. En su lugar se adoptaron las denominaciones 10, 20 y 30, respectivamente. En tanto se mantuvieron los nombres "Apache" para las series 10, 20, 30 y 40, "Vikings" para las 50 y 60 y "Spartans" para las series grandes, 70 y 80.

La menor altura de en relación a la serie precedente mejoraba la estabilidad. La denominación Apache identificaba a las pick ups Chevrolet más livianas. Los listones de lapacho del piso de la caja eran unos de los pocos componentes nacionales de las primeras unidades de producción local.

Para producir en nuestro país, GM eligió el modelo más liviano que correspondía a la serie C 14. Se lo ofrecía en tres versiones de carrocería: chasis cabina (modelo 1403), con caja "Stepside" (modelo 1404) y con caja "Fleetside" (modelo 1434). El contenido nacional era de alrededor del 40%, que de acuerdo al plan previsto debía incrementarse anualmente. La producción de la mayoría de sus partes se realizaba en la planta de San Martín y el montaje final en la de Barracas.

Las primeras unidades que salieron de la línea de montaje correspondían al modelo 1404, caracterizado por su caja más angosta con los guardabarros salientes y un estribo entre la cabina y los guardabarros que servía como escalón para acceder a la caja.

La pick up estaba equipada con un motor Thriftmaster de seis cilindros en línea, árbol de levas lateral, 3.860 cc y 126 hp a 4.000 rpm. Adoptaba un radiador para servicio pesado. Para adaptarlo a la calidad de las naf-

tas nacionales de 70-72 octanos, y evitar problemas de pistoneo, la compresión fue reducida a 7,25:1. Con nafta común recorría entre 7 y 7,5 kilómetros por litro, en tanto que con súper (82 octanos) la distancia se elevaba a 9 kilómetros (con el motor 230, los ensayos de la revista *Motor* arrojaron un promedio de 20,6 l/100 km). La velocidad máxima era de alrededor de 140 km/h.

La transmisión sobre las ruedas traseras se confiaba a una caja de tres velocidades, con segunda y tercera sincronizadas. La selectora de cambios se ubicaba en la columna de la dirección.

Su cabina estaba montada en cuatro puntos sobre un chasis convencional de largueros de perfil "C" con curvatura sobre los ejes, reforzado con X y travesaños. La pick up Chevrolet brindaba el máximo confort de marcha de todas las disponibles en el país, gracias a su eje delantero con suspensión independiente mediante paralelogramo deformable constituido por brazos triangulares transversales. El sistema disponía de barras de torsión y amortiguadores hidráulicos telescópicos. El eje trasero presentaba un esquema más conservador con eje rígido semiflotante, resortes helicoidales montados sobre brazos longitudinales dispuestos en la parte central del chasis y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Para detener su marcha, la pick up de GM contaba con un sistema frenos a tambor de accionamiento hidráulico con una superficie total de frenado de 1072 cm2.

La línea de la carrocería respondía a las tendencias estilísticas de la década anterior, con el característico parabrisas curvo y panorá-

La capacidad de carga era de 720 kilos.

mico. Su baja altura respecto a modelos similares se traducía en un centro de gravedad más bajo y en una mejora en su estabilidad. La ausencia de estribos permitió ensanchar el ancho de la cabina, aumentando su capacidad a cuatro pasajeros. El frontal incorporaba faros duales y luces de posición en los extremos del capot. Realzaban su línea los paragolpes y las tazas cromadas. El interior presentaba tapizado en

Los extremos del voluptuoso capot alojaban las luces de posición y giro, en tanto que los faros dobles le aportaban mayor seguridad. El escalón de la caja "Stepside" facilitaba las operaciones de carga. El modelo con este tipo de caja se identificaba con la denominación C1404. La cabina ofrecía un confort interior comparable con los sedanes de la época. La radio y la calefacción eran opcionales.

Rurales y doble cabinas

Ante la escasa oferta de vehículos de pasajeros grandes del mercado argentino de comienzos de los años 60, la pick up Chevrolet sirvió de base para la fabricación de versiones doble cabina, rurales de dos y cuatro puertas, ambulancias y furgones.

Los trabajos eran realizados por algunos carroceros independientes como Autometal, Baufer, Franklin y Rolmar, entre otros. Esta actividad decayó notablemente a partir de 1962 cuando fue lanzado el Chevrolet 400.

dos colores. Por entonces, ya se había impuesto la tendencia a diseñar las cabinas de las pick up inspirándose en los autos de pasajeros, como lo reflejaba la publicidad que destacaba sus "líneas de coche de paseo". Para protegerla de la corrosión, sus partes inferiores eran sometidas a un proceso de protección asfáltica.

La caja era baja para facilitar la carga, presentaba una longitud de 2013 mm y un ancho de 1270 mm. Su capacidad era de 720 kilos. Casualmente, la caja que llevaba piso de madera de lapacho, era una de las pocas piezas nacionales.

El equipamiento incluía dos espejos retroscópicos, limpia parabrisas eléctrico, dos viseras, rueda de auxilio con neumático, inflador de pie y crique mecánico. Como opcional podía solicitarse radio y calefacción.

Las primeras cien unidades fueron entregadas para su comercialización a distintos concesionarios de todo el país el 16 de febrero de 1960, diez de ellas fueron utilizadas para un desfile promocional por la avenida 9 de Julio y otras calles céntricas de la Ciudad de Buenos Aires. En el acto de entrega estuvo presente el Sr. Lloyd Britton, director gerente de GM Argentina. El 5 de agosto de 1960 la compañía celebró la fabricación de la unidad 5000, que correspondió a una pick up Chevrolet. En 1961 fue la pick up de mayor producción del país con un total de 8144 unidades, por delante de la Ford F-100 (6806 unidades) y la Dodge D-100 (3135 unidades).

El plan de nacionalización progresivo de componentes comenzó a concretarse con la participación de más de 100 proveedores argentinos, que fabricaban piezas tales como baterías, neumáticos, vidrios, radiadores, elásticos, pinturas, pastas adhesivas, asientos y limpiaparabrisas.

A partir de 1962, la pick up Chevrolet recibía un *restyling* que suavizaba y simplificaba sus líneas. Las luces frontales duales fueron remplazadas por simples al mismo tiempo que se sumaba una opción diesel de 4 cilindros, 3285 cc y 64 hp, variante que por su escasa demanda fue discontinuada pocos años más tarde. Poco después, el motor importado Thriftmaster fue suplantado por el 230 de producción nacional.

Con cambios menores, esta primera serie se mantuvo en producción hasta 1967, cuando fue remplazada por una línea totalmente renovada que daría origen a la legendaria "Brava". Pero esa es otra historia. ⌘

FIAT

Chevrolet Pick Up. Arte digital por Gustavo Feder

Chevrolet

Una vida junto a Citroën

En esta segunda parte, *Bernardo Rubén Pineda nos cuenta la evolución de la primera etapa industrial de Citroën en Argentina. De los controles de calidad a los nuevos modelos, los desarrollos especiales y el cierre de la planta de Zepita a fines de 1979.*

Durante los 20 años que duró la primera experiencia industrial de Citroën en el país no hubo muchos franceses en la planta. Los pocos empleados de ese origen ocupaban cargos ejecutivos. "Eran franceses el jefe de control de calidad, el jefe de posventa, Pasture, el presidente, Jacques Bléhaut, y el jefe de finanzas, Jean Aubry. Durante muchos años recibíamos a *monsieur* Jean Granger, un francés que había estado en un concesionario de Brasil y se comunicaba en "portuñol". Venía con el BEA. Él estaba todo el día en la planta de la calle Zepita, supervisaba la calidad de las piezas y controlaba las desviaciones. También estaba con el servicio de posventa. Sometíamos a él todos los problemas que teníamos. El BEA nos obligó a poner la cabina de estanqueidad, como lo hacían en Francia".

Integración regional

Durante las décadas de 1960 y 1970, la planta de Barracas abastecía con piezas a las de Chile y Uruguay, al mismo tiempo que se importaban algunos componentes desde esos países. "Había un intercambio importante con Chile porque nosotros le mandábamos prácticamente todo el auto a la planta de Arica. Ellos mandaban la tornillería y más tarde, para compensar, los cables. Cuando empezamos a montar el portón trasero "hayón", también lo importábamos de Chile. Para hacer el Mehari, mandábamos a Uruguay toda la mecánica y de allí venía montado con la carrocería, el chasis, las cubiertas y todo lo que podía fabricar el Uruguay. Lo que siempre se hizo muy bien fue el intercambio con todas las fábricas donde se hacía el mismo producto", recuerda Pineda.

Los Citroën especiales

En los años 60, Citroën ganó una licitación para proveer a la compañía telefónica estatal con sus furgonetas. Las Citronetas fueron pintadas con el verde que identificaba a la empresa y se hicieron muy populares. La fábrica debió hacer algunas adaptaciones para cumplir con los requisitos del pliego de licitación. "Las furgonetas de ENTEL tenían un porta-escaleras especial que fabricábamos en Jeppener. Se pintaban en fábrica según la especificación de color de la compañía. Se fabricaron durante muchos años".

> "Citroën siempre me trató muy bien y creo que fue una empresa que con todo el mundo fue así."

Pero no fue el único proyecto especial. Pineda recuerda otros desarrollos como los 3CV que fueron a Malvinas que "tenían doble capa de pintura y paragolpes con otra estructura tubular. También hubo un proyecto para el Ejército Argentino de un vehículo 4x4 con doble motor sobre la base del 3CV, algo parecido al 2CV Sahara francés".

Elysée, un desarrollo argentino

En la segunda mitad de los 70 las ventas de Citroën Argentina comenzaron a declinar. Se intentó revertir la tendencia con el desarrollo de nuevas versiones de modelos ya existentes, pero debía pedirse autorización a la casa matriz. "Cuando sacamos el Ami 8 Elysée, que tenía un color especial (verde Elysée) y otros detalles, preguntamos en Francia qué nombres estaban vacantes y que podrían gustar acá. Y dentro de esos nombres estaba Elysée, que en Francia no se usaba todavía. A Mario Del Campo, el director comercial, le gustó y así lo sacamos. Tenía un mejor equipamiento como alfombras buclé, tapizados en pana al tono de la carrocería, ceniceros en los paneles de puerta traseros que también incluían apoyabrazos, butacas delanteras reclinables, volante inyectado (el del Ami Super francés), y llantas perforadas. Los paneles de puerta y bandejas traseras también tenían revestimientos al tono".

El Citroën que no fue

Junto al rediseño de autos en producción, se analizó la fabricación de nuevos modelos que no implicasen una importante inversión. En Europa, Citroën había desarrollado el FAF (Facile à Fabriquer. Facile à Financer), una especie de Mehari de chapa diseñado para ser fabricado en los países en "vías de desarrollo". Tal como lo reflejaba la traducción de su nombre, "Fácil de fabricar. Fácil de financiar", el FAF no requería de grandes instalaciones. Su carrocería se construía con chapa plegada y se montaba sobre el mismo chasis de los modelos que Citroën por entonces fabricaba en el país. Había versiones de 3 y 5 puertas. Su producción en Argentina fue evaluada a fines de los años 70. "Yo fui a Francia con el director comercial, Del Campo, para decidir si lo hacíamos o no. Nos mandaron a la planta portuguesa de Mangualde donde se lo fabricaba. Pero cuando Del Campo lo vio se dio cuenta que no funcionaría, conocía muy bien a la competencia y ese auto significaba un retroceso para Citroën".

Bernardo Pineda junto a sus compañeros del grupo de trabajo de Métodos de Producción.

El fin de Citroën Argentina

Bernardo Pineda trabajó en la fábrica de Barracas hasta su cierre. "Estuve en la planta hasta el final de la producción. En diciembre de 1979 bajaron los últimos coches, pero yo me quedé hasta el 17 de marzo de 1980. Hubo que hacer algunos

trabajos de papelería y ordenamiento que demandaron más tiempo".

Por entonces, la industria automotriz atravesaba por un proceso de profunda reconversión. PSA optó por mantener en producción la marca Peugeot y discontinuar Citroën. Finalmente, Peugeot y Fiat se fusionaron asociándose en SEVEL. Esta decisión creó suspicacia entre los amantes de la marca del doble chevrón quienes vieron en la presencia de la compañía italiana la causa de la salida de los económicos autos franceses. Sin embargo, Pineda aporta otra visión de lo sucedido:

"Lo que siempre nos decía el ultimo director de Citroën, Besson, es que todos los proyectos que se enviaron a Francia para cambiar el modelo no podían hacerse con las instalaciones de la planta; ya no se montaba más sobre chasis, había que remplazar toda la línea mecánica, robotizar el montaje y la planta de pintura por inmersión ya no se utilizaba más. El vehículo que se proyectaba fabricar era el GS. Hubo proyectos a corto plazo como un *restyling* del 3CV y el lanzamiento del Ami 10 (Super), una evolución del Ami 8 con motor de 4 cilindros refrigerado por aire como el del GS. Cuando se creó SEVEL se pensó mucho en el futuro, es decir, de no seguir gastando más en esta planta, más sabiendo que Fiat tenía un buen producto, que andaba muy bien y podía incrementarlo, y que Peugeot también tenía el suyo. No se había pensado en modelos de Citroën para fabricar acá".

Los tiempos en SEVEL

Pero el cierre de Citroën no significó el fin de la carrera de Pineda en la industria automotriz. Al contrario, su valiosa experiencia fue tenida en cuenta por la dirección de SEVEL. "Me retiré de Citroën el viernes 17 de marzo de 1980 y el lunes siguiente entré en la fábrica de Peugeot en Berazategui como Gerente de Planta Mecánica. Cuanto esta línea se trasladó a Córdoba pasé a Palomar como Gerente de Asistencia Técnica de Proveedores. Después de ahí, cuando el ingeniero Salinas tomó la dirección en EMECA, me solicitó para servicio técnico. En Jeppener se fabricaban las suspensiones y los asientos hasta que se firmó un acuerdo entre SEVEL y la firma Strapazini de Italia para hacer los paneles, el techo, las planchas porta-instrumentos, parasoles y tapizados; eso se radicó en la planta de Berazategui y me trasladaron como Jefe de Planta. Se trabajaba con los modelos de Fiat, Duna y Uno, y los Peugeot 504, 505 y, más tarde, el 405".

Las reformas laborales y jubilatorias implementadas en la década del 90 adelantaron el retiro de experimentados empleados de la industria automotriz. Mientras trabajaba en Berazategui y aún podía aportarle mucho a la actividad, Pineda se retiró en 1999, a los 64 años.

Para Bernardo, la marca francesa es mucho más que una fábrica de automóviles. "Citroën fue mi vida. Yo fui hecho en Citroën y todo lo que soy se lo debo a Citroën. Ingresé cuando recién comenzaba mi carrera, mi legajo era el nº 5. Citroën me hizo conocer el mundo automotriz. Con Citroën viajé a Francia, España y Portugal. Con Citroën me casé, tuve los hijos, los autos. Todo". ⌘

La tradición como

Con el nuevo Cronos, *Fiat retoma la producción nacional de un clásico sedán. La millonaria inversión tiene la mira puesta en uno de los más competitivos segmentos del mercado local y regional.*

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

norte

En abril de 2016, Sergio Marchionne, CEO global de Fiat Chrysler Automobiles (FCA), anunciaba un plan de inversiones de 500 millones de dólares para producir en la planta que el grupo posee en Ferreyra, Córdoba, un nuevo automóvil destinado al mercado local y regional. Por entonces, el ejecutivo solo dejó trascender que se trataba de un sedán de tres volúmenes desarrollado a partir de una plataforma modular concebida para el mercado latinoamericano. Conocido como proyecto X6S, el nuevo Fiat tendría una integración nacional del 50% y sería un producto "monoalocado", es decir, que solo se produciría en nuestro país para exportar al resto de la región.

Tal como fuera planificado, la producción se inició a fines de 2017 y el lanzamiento al mercado se concretó en febrero de este año con la presencia en Córdoba de Sergio Marchionne y Mauricio Macri, clara señal de la importancia que la automotriz italiana le asignaba a su más reciente producto.

Por su tamaño y motorización, el novel Fiat se enmarca en el denominado Segmento B, determinado por una longitud de 4,25 m (para los sedanes) y propulsores de cuatro cilindros con cilindradas comprendidas entre 1,0 y 2,0 litros. En Argentina integra el segmento C1, donde 13 modelos de diferentes marcas se disputan un mercado de 100.000 unidades anuales, en tanto que en Brasil compite en el segundo mayor segmento de automóviles que representa cerca de 330 mil vehículos por año.

El Cronos se encuadra en la tradición de la marca en Argentina de medianos de tres volúmenes desde el legendario 1100 hasta el más reciente Siena pasando por los recordados 1500, 1600, 128, 125, Regatta y Duna.

Los estudios de mercado que precedieron a su desarrollo determinaron que la mayoría de los usuarios de este segmento "están casados, tienen al menos un hijo, viajan cons-

La clásica silueta de tres volúmenes y cintura alta determina un amplio baúl de 525 litros. Su frontal es similar al del Argo, aunque con otra parrilla y paragolpes. El nuevo motor Firefly 1.3, de cuatro cilindros y 1332 cc, eroga 99 cv.

tantemente con la familia y poseen un único auto, por lo tanto, necesitan responder a premisas fundamentales como el buen espacio interno y del baúl, confort y seguridad". Otros factores relevantes resultaron el diseño, el ahorro de combustible y el equipamiento tecnológico.

El proyecto del Cronos estuvo basado en la nueva plataforma MP-S (*Modular Platform Sedan*) que comparte con el Argos, modelo de producción brasileña de configuración *hatchback*. Con motorizaciones y equipamiento similares, las diferencias entre ambos se evidencian en el tipo de carrocerías y en detalles ornamentales y estilísticos menores.

El más económico

El Cronos que probó Autohistoria corresponde a la versión de entrada de gama denominada Drive. La línea se completa con los modelos Precision y Precision AT.

Esta versión está equipada con el novedoso motor Firefly 1.3, de cuatro cilindros y 1332 cc, que eroga 99 cv a 6000 rpm y ofrece un torque de 13 kgfm a 4000 rpm. Esta motorización se combina con una caja manual de cinco velocidades. Las virtudes de este impulsor se encuentran en su economía, en tanto que en prestaciones se muestra algo perezoso. Durante las pruebas, el consumo promedio combinado (ruta/ciudad) arrojó 12,9 km/l.

El diseño del Cronos se ajusta a los cánones estilísticos contemporáneos. Una línea de cintura alta y elevándose hacia atrás y una marcada inclinación de la trompa, en especial, a partir del eje delantero. El lateral se destaca por su aspecto voluptuoso determinado por los pasa-ruedas salientes y una línea de carácter ascendente por debajo de las ventanillas que nace en el pasa-ruedas delantero y se extiende hasta los grupos ópticos traseros. Una moldura en la zona infe-

rior de las puertas acentúa el aspecto escultural del lateral. La línea del techo describe un arco continuo que acentúa su pendiente al aproximarse al pilar C. El panel de techo presenta una depresión central que lo refuerza estructuralmente y provoca un sutil quiebre en el borde superior del parabrisas.
El frontal del Cronos es similar al del Argos, pero se diferencia por el diseño de su parrilla con trama romboidal, jerarquizada por una moldura central cromada. Los paragolpes también son diferentes en ambos modelos, en especial en el detalle de las tomas de aire y en los alojamientos para los faros antiniebla. El capot se destaca por dos marcadas nervaduras centrales y otras dos laterales de menor carácter que se fugan en los vértices superiores de la parrilla.
La puesta al día del modelo se aprecia en los LED diurnos que acompañan a las luces delanteras envolventes y las ópticas traseras, también de tipo LED. Algunos opcionales permiten personalizar a esta versión, como las llantas de aleación 15" y los faros antiniebla delanteros.
En el Cronos se destaca la nueva identidad de marca con el isologo Fiat en mayúscula y gran tamaño ubicado en la zona superior y central de la tapa del baúl.
Para todas las versiones están disponibles ocho colores exteriores, tres en tonos pasteles, dos perlados y los otros tres metalizados. El auto probado por Autohistoria lucía un Negro Vesubio, una de las tres opciones en terminación metalizada.

Espacio para todo

El habitáculo del nuevo Fiat se destaca por su muy buena terminación y calidad de los materiales, en especial, si se considera que se trata de la opción más económica. La plancha de a bordo, de prolija manufactura, se caracteriza por su textura anti-reflejo que

La versión Drive es la de entrada de gama. Su equipamiento incluye dos airbags frontales, volante regulable en altura con comandos de audio y telefonía, tacómetro, dirección eléctrica y pantalla de alta resolución.

contrasta sutilmente con una franja central satinada que contiene las salidas de aire de la calefacción y el aire acondicionado. Tanto los paneles de puerta, como el propio tablero, disponen de prácticos espacios portaobjetos. Los asientos están tapizados en dos diferentes texturas.

El interior se destaca por su excelente habitabilidad. Los 1508 mm de altura total y los 2521 mm de distancia entre ejes contribuyen a determinar un espacio confortable para alojar cinco pasajeros. Los de las plazas traseras gozan de una apreciable distancia entre asiento y respaldo. La elevada línea de cintura determina una cola alta que genera un voluminoso baúl de 525 litros de capacidad.

Por tratarse de un modelo de entrada de gama es aceptable el nivel de equipamiento y seguridad. El Cronos Drive ofrece de serie dos airbags frontales (conductor y pasajero), sistema de sujeción de sillas para niños (ISOFIX), alerta de cinturones de seguridad (*seat-belt reminder*), sensor de presión de los neumáticos, volante regulable en altura con comandos de audio y telefonía, tacómetro, dirección eléctrica, pantalla de alta resolución de 3,5 pulgadas en el panel de instrumentos, radio AM/FM integrada con USB, entrada auxiliar y Bluetooth.

Como equipo opcional puede incluirse sensores de estacionamiento traseros y pantalla multimedia touch 7" con Android Auto y Apple Carplay. Una llamativa ausencia fue la del navegador; como curiosa alternativa dispone de brújula, un elemento más evocativo que funcional.

Un concurso por el nombre

A fines de octubre de 2017, meses antes de la presentación comercial del nuevo modelo, se reveló su nombre, que fue elegido mediante un original concurso en las redes sociales. Bajo la consigna "Descubrí el nombre del Fiat", los internautas optaron por Cronos, nombre que, según la mitología griega, designa al dios del tiempo, capaz de regir todos los destinos.

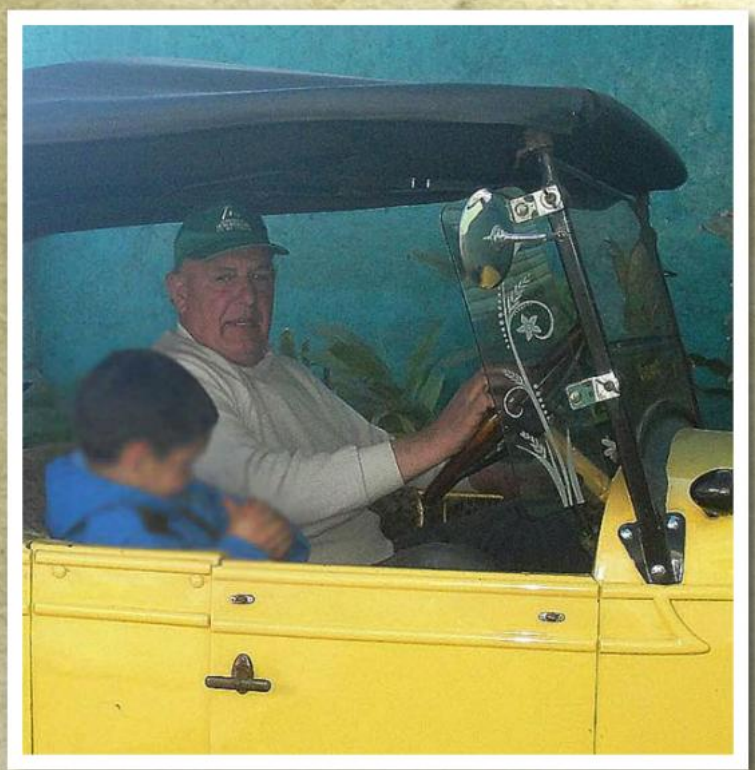
Al momento de su lanzamiento, la expectativa de los ejecutivos de la automotriz italiana era de alcanzar una producción anual de 100.000 unidades. En junio pasado, el Cronos se ubicaba en el puesto nº 13 del ranking de ventas con 1119 unidades, el segundo auto más vendido de la marca detrás del Argo, que con 4055 unidades ascendió al tope del mercado local. Las ventas de ambos modelos representan dos tercios del total de Fiat.

Con la producción del Cronos en la planta cordobesa, Fiat retoma la tradición de los clásicos sedanes de tres volúmenes. Honrar la noble herencia de esos históricos modelos señala el norte que guía al recién llegado.

Y tiene con qué. ⌘

Fierrero de alma

Yo conocí a Víctor el domingo 3 de diciembre de 2006 en el Corredor Aeróbico de San Miguel. Recuerdo la fecha con exactitud porque era la primera vez que asistía a un encuentro de autos. Mi padre había llevado su rural Mercedes-Benz 170 SD, la Mercedes para los íntimos, y yo mi puesto de artesanías enteladas.



Al lado nuestro estaba Víctor, con su hermano César, y su amado Chevrolet Champion del año 1928. Le estaba limpiando los guardabarros de color negro. Le dije: "qué sucio que es el color negro". A lo que me respondió: "¿me está diciendo negro a mí?" Fue la primera sonrisa que me arrancó.

Siguió limpiando su Chevrolet amarillo para que luciera impecable y pensé que era un buen tipo. No lo había visto en mi vida. No lo conocía. Pero intuía que era una buena persona. El tiempo me lo confirmó. Y él me brindó su amistad y más aún, me dio su confianza.

Fueron muchas caravanas los dos sentados, el uno al lado del otro, charlando de cosas de la vida y de los autos. En un momento dado, cuando me gané su confianza me invitó a que fuera su copiloto. Más aún en algunas oportunidades hasta manejé alguno de sus preciados autos.

Es decir que tenía plena seguridad en mí. Nos ganamos juntos una amistad. Y todo

por los viejos autos que supimos conseguir. No es fácil en estos tiempos que corren. El desinterés por lo material y la ayuda al otro eran cosas comunes en él.
A cuántos encuentros solidarios fuimos. Él llevaba una pila de ropa usada y calzados. Además de algún alimento no perecedero. Tanto que cuando había un encuentro de ese tipo ponía una caja, en la puerta de su taller mecánico, para que los vecinos del barrio trajeran lo que tenía para donar.
Siempre tenía buen humor. Y eso ya es un mérito para cualquier persona. Algunos carecen de él de por vida. Víctor no, era un tipo que se hacía querer. Y no lo digo yo que no lo conocí tantos años. Lo dicen muchos que lo conocían desde la juventud.
Estábamos en un club de autos, de cuyo nombre prefiero no recordar, y ahí comenzó a decirle a todo el mundo que me presentaba que era su secretario. Un chiste entre nosotros. "Él es mi secretario", le decía a alguien que conocíamos por primera vez en alguno de los tantos encuentros que asistimos.
Mi respuesta era "todavía no me paga el sueldo y de paritarias, ni hablar". La car-

cajada de la persona que me presentaba derribaba cualquier barrera. Así era Víctor, se ganaba a la gente. Y por eso la gente lo quería. Yo también lo quería mucho.

Anécdotas hay muchas para contar. Una vez en un día de invierno muy frío fuimos a un campo de jineteada a la vera de la Autopista Del Buen Ayre, prefiero no recordar el nombre del lugar... Cuando llegamos éramos los únicos autos que habíamos asistido al encuentro.

Eran ocho autos y había ocho baños químicos, uno al lado del otro. Nunca habíamos visto algo igual. Tanto que Víctor no se quería bajar de su Chevrolet amarillo. "¡Dale Víctor acomodá el auto y bajá!", le decía parado al lado de su amado auto.

Pero la pasamos bien. Terminaron jugando al truco de seis y comiendo pollo asado, que los organizadores salieron a comprar de raje cuando nos vieron llegar... Nunca nos olvidamos de ese día. Por la falta de autos y por el frío reinante.

Otra travesía fue ir a un encuentro en Villa Rosa, partido de Pilar. Luego de adentrarnos en las calles del lugar llegamos, justamente a otro campo de jineteada. También éramos los únicos autos en el encuentro. Era más grande el stand de Gendarmería Nacional que los autos expuestos...

Desde mucho tiempo Víctor venía diciendo de ir de día de campo con todos los muchachos que nos reuníamos. Se dio vuelta para los eucaliptos y nos dijo a todos: "hoy es un día de campo". Estallamos en risas todos los presentes.

Con el correr de la mañana el lugar, alejado por cierto, se llenó de autos y la cosa cambió radicalmente. Además de haber comido unas deliciosas empanadas. Le gustó tanto el lugar a Víctor que habló con el encargado del campo para volver. Nunca lo hicimos. Cosas de la vida...

Cuando íbamos a regresar le dije a Víctor que conocía un camino para no llegar hasta Pilar. "Te venís conmigo en el Chevrolet", me dijo. Acomodó a sus hijos en el otro Chevrolet azul, al mando de César, y partimos por la Ruta 25.

Por esas cosas de la vida conocía un camino más corto pasando por el country Mailing. Esa angosta calle nos conducía directamente a la vieja Ruta 8, donde está el hipermercado Jumbo. Lo cómico era ver la cola de todos los autos que nos seguían al ritmo que imponía el Chevrolet Champion de Víctor. Ambos nos reímos un rato de traerlos a todos a la rastra.

Cosas así vivimos con Víctor. Cenas en peñas y el disfrute con los amigos fierreros. Cuando había un encuentro en ciernes me llamaba para que le diera una mano con la difusión. Siempre contaba conmigo para eso y yo contaba con su confianza. Que más se puede pedir de un amigo.

Porque con el tiempo nos hicimos amigos. Tanto que le inscribí su Fiat 1500 para participar de la novena edición de Expo Auto Argentino, en marzo de este año. Después le avisé del almuerzo de cortesía donde fue la última vez que almorcé con él en un día soleado.

Ahora sé que se fue a un encuentro con su amado Chevrolet amarillo. Seguro que Doña Rosa, mi madre, le estará cebando unos mates. Ya lo oigo: "Doña Rosa no hay un mate para mí...".

A la memoria de Víctor Caputo fallecido el lunes 21 de mayo de 2018.

Buzonela

buzonela.com

Alquiler y venta de buzones entelados

Área de cobertura CABA y alrededores

consultasbuzonela@gmail.com

4664-6563 / 15-5496-9640

El 38

En la década de 1990, Mercedes-Benz fabricó el camión 1938, *el más potente de todos los producidos en Argentina.*

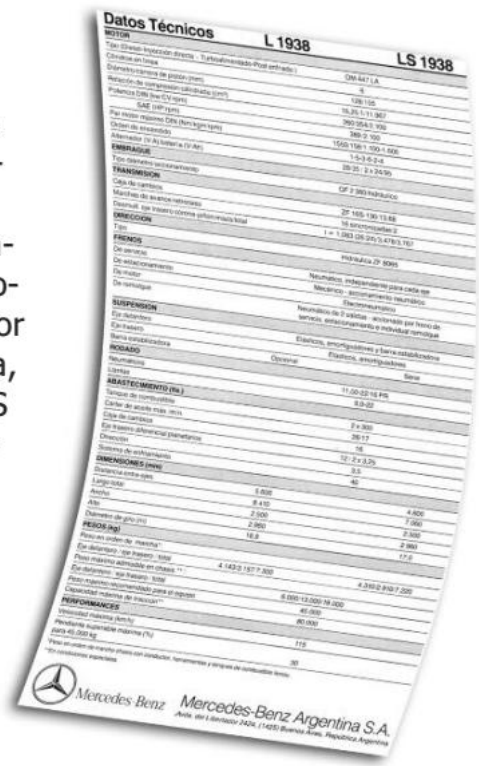
Es común que en nuestro país se le busque apodos a los vehículos generalizándolos por sobre los nombres cariñosos que le puedan poner sus propietarios o choferes. En el caso de Mercedes-Benz se solía separar la nomenclatura de dos en dos por los componentes de la misma (peso máximo y potencia), pero a partir de 1991 se dio la particularidad de respetar eso en los "chicos" de la gama y, desde el modelo 1620 en adelante, llamarlos solamente por los dos últimos números, por ejemplo "el 20", "el 33" y "el 38" (¡que por suerte no era el de Divididos!).

En este caso, estamos hablando del camión más potente fabricado por Mercedes-Benz en Argentina, ya que su hermano el L/LS 1941 venía de Brasil. Las razones de su presentación fueron más que obvias y necesarias. Scania venía trepando en potencia hasta los 340 cv con sus motores Turbo Intercooler y la inminente salida del 360 cv apuraba a los demás competidores a ponerse rápidamente en tema ante un mercado que se estaba animando por fin a superar la barrera de los 300 cv. El camión en sí era el mismo 1935 brasileño, solo que allá se lo denominaba con menor caballaje por las normas de medición de la potencia. Para conseguir dicha potencia recurrieron al motor OM 447 LA Turbo Intercooler de 6 cilindros en línea, 11.967 cc, con un par motor de 189 Kgm a 1100 rpm (lo que le daba el nombre de SUPER TORQUE a la gama) y una potencia de 380 cv DIN a 1900 rpm.

La caja de cambios era la interminable ZF16S en su versión 1650, una caja de 16 velocidades combinadas en 4+4 a "cachetazo", más el recuperador de gama en cada cambio.

El diferencial era el HL 7/0,25 DC 13, de simple reducción con opcional de bloqueo y sistema a cremallera, lo que lo transformaría en el preferido de los transportistas a la hora de circular en terrenos difíciles.

Como curiosidad, este modelo tuvo una interrupción en el proceso de fabricación en 1993, cuando la marca importó algunos 1935 directamente de Brasil, para a partir de 1994 retomar su producción y mantenerla sin interrupciones hasta 1996 cuando se empezó a importar el 1938 "eletrónico", sin la C ya que


Datos Técnicos L 1938 LS 1938

Mercedes-Benz Mercedes-Benz Argentina S.A.

estaba en portugués, que venía con el *restyling* de las puertas cortas y los faros redondos, además de un techo más alto y unas tomas de aire plásticas en el capot de dudoso gusto.

Últimamente, ante las versiones de la aplicación de la ley "peso potencia", se ha transformado en un camión cotizado, ya que muchos lo buscan por su todavía sencillez mecánica y su buena fama de "interminable".

Aunque su sucesor natural fuese el 1938 eletrónico, muchos dudaron de las características de dicho modelo, y no fue hasta la salida del 1634 que se le pudo buscar un sucesor digno.

Hoy, casi 30 años después, podríamos decir que su lugar lo ocupa el Axor 2040. ⌘

Con un motor de casi 12 litros y 380 cv, el 1938 Super Torque fue el camión más potente de Mercedes en Argentina.

LA historia del TORINO es un MotorLibro
LA historia de IKA es un MotorLibro
LA historia del FERROCARRIL en Argentina
también es un MotorLibro

ENCONTRÁ MÁS

MOTORLIBROS
en LENGUAJE CLARO

www.lenguajeclaro.com

@lenguajeclaroed (011) 15-5955-3151 info@lenguajeclaro.com

INDUSTRIAS MÚLTIPLES
FÁBRICA DE BUJES Y COJINETES

MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA FABRICACIÓN DE BUJES Y COJINETES

AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTORES
MÁQUINAS VIALES, COMPRESORES:
* ALFA ROMEO *AUSTIN * BMW * BUICK * CHEVROLET * CHRYSLER
*CONTINENTAL * CUMMINS *DAIHATSU *DEUTZ * FIAT * FORD * GMC *J. DEERE
*LANDROVER *M. BENZ *MITSUBISHI *MORRIS * NISSAN *OPEL *PERKINS
*PEUGEOT *RENAULT *SIMCA *STUDEBAKER *TOYOTA *VW , ETC.

Y LÍNEA ANTIGUA O DE COLECIÓN:
FORD "A" - FORD "T" - MODELOS ´30, ´40, ´50.....

Calle 19 Nº1463 e/ 517 y 518 La Plata - Bs As- Argentina Tel./Fax (0221)484-5377
www.industriasmultiples.com.ar // www.fadeco.com.ar
info@industriasmultiples.com.ar // info@fadeco.com.ar

Los 50 del Mehari

Mayo de 1968 fue un mes agitado en Francia. Soplaba un vendaval de reclamos que sacudía la primavera parisina. Los estudiantes en las calles exigían la "La imaginación al poder" y desafiaban el statu quo de una sociedad conservadora. En plena ebullición juvenil, Citroën pateaba el tablero con la presentación de un auto tan innovador como provocativo: el Mehari. Basado en la probada mecánica del 2CV, la marca del doble chevrón proponía una nueva alternativa para disfrutar del tiempo libre.

A comienzos de la década de 1970, el Mehari llegaba a la Argentina en medio de grandes trasformaciones políticas, culturales y sociales. Lo hacía cuando la moda de los buggies había seducido a gran parte de una juventud que pedía a gritos una variante despojada y minimalista para gozar de la playa, el barro, la arena, el ripio y la montaña.

En mayo de 2018, lejos de París y de los convulsionados 60, el Club Mehari Argentina y Pueblos Mehari Uruguay organizaron un encuentro internacional para celebrar medio siglo del lanzamiento del recordado modelo de Citroën.

Con el auspicio del Municipio de Exaltación de la Cruz y el apoyo de Citroën Argentina, los organizadores convocaron a una exposición estática en la Plaza Mitre de Los Cardales. Esta muestra formaba parte de un programa de actividades que comenzó el 25 de mayo con una caravana por caminos del municipio y que concluye el domingo 27 con otra recorrida por rutas de la zona.

Desde la mañana del sábado 26, el predio se pobló de un centenar de coloridos Mehari que llegaron desde diferentes puntos del país y Uruguay. Desde Francia, el Mehari - 2CV Club Cassis adhirió al encuentro. Los Mehari no estuvieron solos. Alineados en diversas filas dispuestas a lo largo del predio fueron

Nota y fotos: Gustavo Feder

El Club Mehari Argentina y Pueblos Mehari Uruguay *organizaron un encuentro internacional para celebrar medio siglo del lanzamiento del Citroën Mehari.*

acompañados por sus históricos hermanos 2CV y 3CV y Ami 8, de producción nacional, y algunos importados como Dyane 6, CX y un exquisito Traction Avant. Estos ejemplares fueron aportados por el Citroën Club Buenos Aires y algunos expositores particulares.

Por su parte, Citroën Argentina expuso algunos modelos de su oferta contemporánea como el Cactus, el C-Elysée y el nuevo C4 Lounge, además del C4 del Súper TC2000 de Manuel Urcera y Facundo Chapur que pertenece al equipo oficial Citroën Total.

El estado de los policromáticos Mehari fue de lo más variado. Desde ejemplares celosamente originales hasta exóticas intervenciones personales. Aunque poco puede importarnos la originalidad cuando la libertad que propone el auto nos invita a personalizarlo, a romper con los moldes. Y todo eso es válido para festejar.

¡Felices 50 Mehari! ⌘

Presencia internacional. Meharis de Uruguay

Uno de los ejemplares más originales (abajo)

Clásicos del sur

Con una concurrencia masiva, *el Autoclub Berazategui realizó la séptima edición del Salón del Automóvil Clásico.*

"El sur también existe" es uno de los poemas más conocidos de Mario Benedetti y su título aplica perfectamente cuando nos referimos al parque de automóviles clásicos y a los eventos relacionados con ellos que se realizan en la zona sur del Gran Buenos Aires.

La evidencia más elocuente es el Salón del Automóvil Clásico que desde 2012 lleva adelante el Autoclub Berazategui y que celebró su séptima edición entre el 19 y 22 de julio.

Gentilmente invitados por los organizadores, Autohistoria estuvo presente una vez más, en esta oportunidad compartiendo el stand con Martín Glas, autor del libro "Torino, un mito argentino".

Para quienes asistimos a casi todas sus ediciones, nos resulta notoria la constante evolución tanto en la organización como en la selección del parque exhibido. Cabe destacar también el compromiso y el apoyo del

El Flint B-40 Touring de 1926 fue el ejemplar más curioso de la muestra. Los autos nacionales van adquiriendo una presencia mayor en cada edición.

Municipio de Berazategui que ofrece el inmejorable marco del Centro de Actividades "Roberto de Vicenzo", lugar ideal para una muestra de este tipo y que forma parte de su extenso programa de acciones vinculadas con la cultura.

La calidad del evento, su gratuidad y las vacaciones de invierno garantizaron una masiva concurrencia de público, que virtualmente abarrotó los amplios pasillos, en especial durante el fin de semana.

Prolijamente distribuidos en islas específicas, alrededor de 70 autos formaron parte de esta séptima edición. El conjunto integraba un equilibrado reparto entre modelos nacionales y extranjeros, entre ellos norteamericanos, europeos y japoneses. La línea de tiempo se extendía desde los años diez hasta los contemporáneos ochenta.

En esta edición se destacó la presencia de la famosa "Galera" de los Emiliozzi, especialmente arribada desde Olavarría. La rareza fue el Flint B-40 Touring de 1926, único ejemplar de este modelo presente en el país.

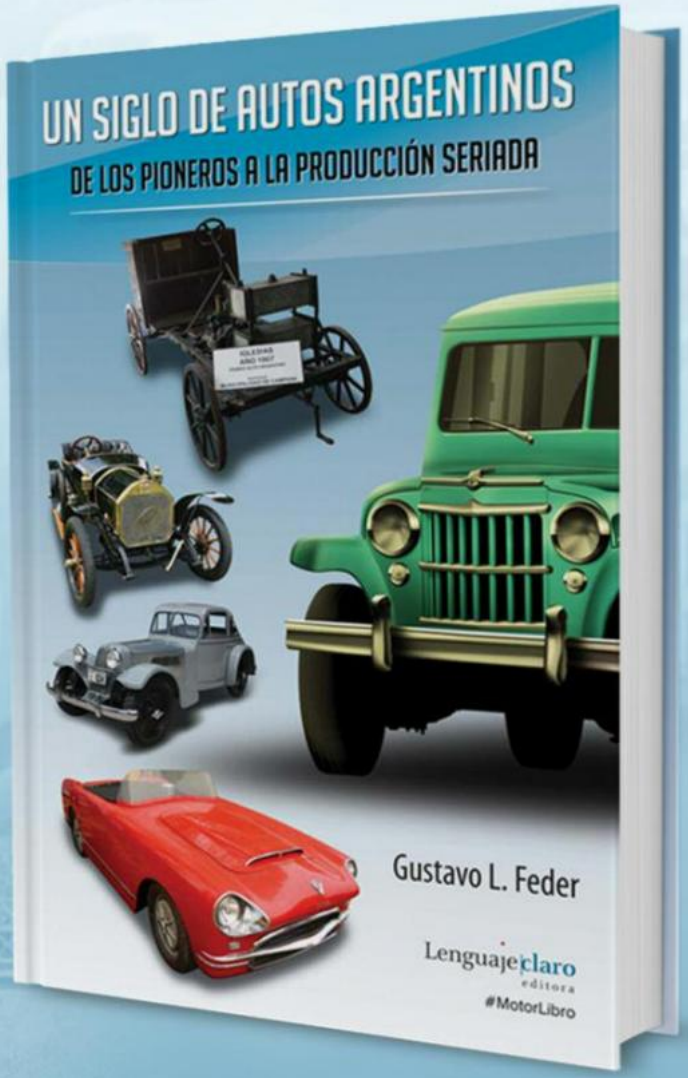
Además de los autos, un exclusivo salón reservado para las motos ofrecía un colorido espectáculo integrado por más de 80 modelos de dos ruedas.

Mejoras en la infraestructura, organización y el material exhibido, combinado con el trato cordial y respetuoso de los socios del Autoclub Berazategui, convierten al Salón del Automóvil Clásico en una cita ineludible para los amantes de los autos históricos.

Sí, el sur también existe. Y está en Berazategui. ⌘

¡YA LLEGÓ!

EL PRIMER VOLUMEN DE LA HISTORIA DEFINITIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA



Un libro de Gustavo L. Feder

Auto Historia

Lenguaje claro editora
#MotorLibro

Más información en www.lenguajeclaro.com